Deutscher Bundestag **Drucksache 14/8259**

14. Wahlperiode 18. 02. 2002

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Guttmacher, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 8158 –

Fortbestand der Lkw-Vignette im Ausland

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit der geplanten Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut auf Deutschlands Bundesautobahnen will Deutschland aus dem Eurovignetten-Verbund austreten. Mit diesem Verbund wird in den angeschlossenen Staaten eine zeitbezogene Autobahnbenutzungsgebühr fällig, die dann für die deutschen Bundesautobahnen entfällt. Bislang wurde jedoch noch nicht öffentlich erklärt, ob der bestehende Vignettenverbund fortbesteht oder sich auflöst. Lediglich die Niederlande haben die politische Absicht geäußert, in absehbarer Zeit ebenfalls eine streckenbezogene Lkw-Maut einzuführen. Sollte jedoch die Eurovignette im betroffenen Ausland bestehen bleiben, wäre der international operierende Schwerlastverkehr gezwungen, für Auslandstransporte nach wie vor die zeitbezogene Eurovignette zu kaufen. Der vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurt Bodewig, als „Entlastung“ ausgewiesene Wegfall der Vignettenpflicht auf deutschen Straßen wäre keine wirkliche Entlastung.

1. Zu welchem Datum und zu welchen Bedingungen kann die Bundesrepublik Deutschland ihre Mitgliedschaft im Vignettenverbund kündigen?

Das Verbundübereinkommen sieht zwei Möglichkeiten vor, die Erhebung der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge zu beenden: Ein Mitgliedstaat kann erklären, dass er die Erhebung der Eurovignette einstellt oder er kann das Verbundübereinkommen kündigen. Die Erklärung der Einstellung der Gebührenerhebung und die Kündigung müssen jeweils mit einer Frist von neun Monaten gegenüber der Kommission der Europäischen Gemeinschaften erklärt werden. Die Kündigung kann im Gegensatz zur Einstellung der Erhebung nur zum Jahresende erfolgen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 15. Februar 2002 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Besteht nach dem Ausscheiden Deutschlands der Eurovignettenverbund weiter?

Ja.

3. Falls ja, liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, in welcher Weise und in welcher Höhe das nationale Güterkraftverkehrsgewerbe dadurch belastet würde?

Die Gebühr für die Eurovignette ist in den Verbundstaaten mit Ausnahme Deutschlands weiterhin zu entrichten. Es gibt keine Erfassung der Fahrten deutscher Lkw in den anderen Verbundstaaten. Es bestehen daher keine Erkenntnisse darüber, wie hoch die Vignettenzahlungen deutscher Transportunternehmen sein würden. Der Fahrtenanteil im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr allgemein und deshalb auch im grenzüberschreitenden Verkehr zu den Verbundstaaten ist im Vergleich zur Gesamtzahl der Fahrten deutscher Transportunternehmen gering. Es steht deshalb zu erwarten, dass das deutsche Güterverkehrsgewerbe statt wie bisher hauptsächlich langfristige Gebührenbescheinigungen (Jahresvignetten) wesentlich mehr kurzfristige Bescheinigungen (Tages- oder Wochenvignetten) erwerben wird. Die Belastung durch die Eurovignette dürfte daher in Zukunft lediglich einen Bruchteil der gegenwärtigen Belastung ausmachen. Des Weiteren gibt es in anderen Verbundstaaten erste Überlegungen, ob nach der Beendigung der Gebührenerhebung durch Deutschland die Vignettengebühr aufgrund des dann verkleinerten Erhebungsgebietes angepasst werden könnte.

4. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, ob und wann andere europäische Staaten auf ein streckenbezogenes Mautsystem umstellen?

Viele europäische Staaten haben bereits Mautgebühren eingeführt, z. B. Frankreich, Italien, Spanien, Griechenland, Portugal, Schweiz, Österreich (auf Teilabschnitten). Auf Grund der vorbereitenden Maßnahmen zur Einführung der Lkw-Maut in Deutschland sind u. a. die Niederlande, Belgien, Österreich und die Tschechische Republik an die Bundesregierung mit der Bitte um Information herangetreten und erwägen, ein vergleichbares System einzuführen. Österreich führt gegenwärtig eine entsprechende Ausschreibung durch und beabsichtigt die Einführung einer Lkw-Maut auf dem gesamten Autobahnnetz im Jahr 2004. Auch in den Niederlanden bestehen Planungen, in den kommenden Jahren eine Mautpflicht einzuführen.

5. Welche Initiativen hat die Bundesregierung ergriffen, um hinsichtlich der Gestaltung der Straßenbenutzungsgebühr in Europa die Harmonisierung voranzutreiben?

Für die Bundesregierung ist die Erlangung von Interoperabilität („technische Harmonisierung“) elektronischer Gebührenerhebungssysteme ein wichtiges Thema. Aus diesem Grund erarbeitet die Bundesregierung mit denjenigen Staaten, die elektronische Systeme zur Gebührenerhebung bereits eingeführt haben oder einführen werden, konstruktiv zusammen. Die Mitarbeit in den entsprechenden EU-Gremien ist ebenfalls gewährleistet. Das deutsche Mauterhebungssystem wird Anforderungen der Interoperabilität, soweit Einvernehmen auf europäischer Ebene hierüber erzielt wurde, berücksichtigen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333